

積荷保險에 있어서의 損害補償範圍의 擴張에 관한 小考

李 在 卜*

目 次

- I. 問題의 提起
- II. 英法上 損害補償範圍의 制限과 擴張
- III. 現行 積荷保險約款上 危險負擔과 損害補償範圍
- IV. 積荷保險의 危險負擔과 損害補償範圍의 擴大方向
- V. 結 論

I. 問題의 提起

海上保險契約이란 保險者가 「그 契約에 의해 합의한 方法과 範圍內에서」
(in manner and to the extent thereby agreed) 海上損害를 被保險者에게
보상할것을 약속하는 계약이다. 즉 保險契約의 내용에 따라서 그 補償範

* 木浦大學校 金融保險學科 教授.

圍는 제한을 받는다.

冒險貸借制度에 그 起源을 두고 있는 海上保險의 성격상 英國의 초기 海上保險證券은 海上貿易에 있어서 발생하는 일질의 事故를 무차별적으로 부담하는 包括責任主義의 위험부담방식이었다. 그러나 海上保險事業이 발전하면서 손해발생확율의 측정과 합리적인 보험료율의 계정 등 보험경영과 보험기술이 발전함에 따라 보험계약에 免責條項이 삽입되었고, 危險과 損害와의 因果關係에 있어서 近因의 원칙이 적용됨으로써 保險者의 損害補償範圍는 제한되었다. 그리고 로이즈保險證券상의 危險契約條件의 총괄적 문언(all other perils)의 해석에 同種制限의 原則(principle of ejusdem generis)이 도입됨으로써 英國의 海上保險證券은 危險包括負擔方式에서 列舉責任主義의 危險負擔方式으로 전환하게 되었다. 그 결과 國際貿易에 있어서 운송과정중의 損害補償範圍를 확장하고자 하는 貨主의 요구에 따라 All Risks Policy가 도입되었으나, 엄밀한 의미에서의 危險包括負擔方式이 아닌 각종의 免責危險과 擔保(Warranty) 또는 危險의 變動 등에 따른 保險者의 責任을 제한하는 각종의 免責條項을 포함하고 있어서 保險者의 損害補償範圍가 여러가지로 제한되고 있다.

保險者가 부담하는 危險은 일반적으로 保險契約에 의해 ① 種類的 ② 條件的 ③ 原因的 ④ 場所的 ⑤ 時間的 制限을 받고 있으며, 保險者의 補償損害도 保險約款에서 특정하는 被保險利益의 種類, 損害의 형태와 補償限度 및 補償方式 등에 따라 여러가지로 제한되고 있다. 특히 1982년에 역사적으로 개정된 새로운 海上保險證券과 協會積荷約款 (A), (B) 및 (C)에서는 로이즈保險證券下에서 볼 수 없었던 많은 免責條項이 삽입됨으로써 保險者의

損害補償範圍는 상대적으로 축소되었다고 할 수 있다.

한편, 積荷保險은 다른 損害保險과는 달리 國際貿易을 전제로 하는 保險으로서 海上運送契約과 불가분의 관계에 있다. 國際海上運送의 대상이 되는 積荷가 곧 해상위험발생의 客體이기 때문이다. 따라서 海上運送契約에 의해 해상운송중의 貨物의 滅失이나 損傷 등에 대한 모든 責任을 運送人이 부담하는 경우에는 積荷保險契約의 존재 의의가 없게 된다.

그러므로 積荷保險의 損害補償範圍는 船貨證券 등의 海上運送契約書 상의 運送人의 有責事由에 직접적인 관계가 있으며, 경우에 따라서는 중복관계 또는 보완관계에 있을 수 있다. 중복관계의 경우 保險者는 保險約款의 被保險者義務條項에 의해 被保險者로 하여금 運送人에 대한 損害賠償請求權을 확보하도록 하여 代位取得한 求償權을 행사하게 된다.

결과적으로 積荷保險者와 運送人은 경쟁관계에 있다고 할 수 있다. 運送契約에 의해 運送人의 責任을 강화하여 免責事由를 축소하면 할수록 保險者의 損害補償範圍는 그만큼 축소되는 결과를 가져올 것이다. 물론 貨主人 被保險者의 입장에서는 積荷保險料가 절감되는 만큼 海上運賃은 증가할 것이며, 保險者의 입장에서는 積荷保險料의 收入은 감소한 반면 運送人賠償責任 保險料의 收入은 증대될 것이다. 그러나 積荷保險이 해상운송중의 危險(risk)을 부담할 뿐 아니라 運送貨物이 受貨人에게 인도될 때까지의 被保險航海, 또는 被保險運送을 부담하고 있다는 점에서 積荷保險者는 貨主人 被保險者를 보호하기 위하여 선의의 危險管理者로서의 기능을 적극적으로 수행하지 않으면 안될 것이다.

이와같은 관점에서 積荷保險의 損害補償範圍의 축소 또는 제한은 被保險

者の 불만을 증대시켜 運送契約에 의해 運送人의 책임을 강화하는 방향으로 積荷保險을 외면하게 될 것이며, 積荷保險事業은 그만큼 위축되고 그 사업 영역 또한 축소되는 결과를 가져올 것이다.

이에 本稿의 目的은 국제무역과 관련하여 貨主人 被保險者를 運送貨物에 대한 선의의 危險管理者로서 積荷保險者의 바람직하고 합리적인 損害補償範圍를 제시하고 運送貨物에 대한 積荷保險의 기능을 제고하는 데 있다. 이와 아울러 貨主人 被保險者에게 자기의 運送貨物의 性質과 種類에 따라 효율적인 위험관리, 즉 保險者에 대한 효율적인 危險轉嫁(tranferring of risk)를 도모할 수 있는 지침을 제공함은 물론, 被保險者에게는 積荷保險事業의 영역을 확대하고 활성화할 수 있는 방향을 제시하는 데 그 목적이 있다.

本稿의 이와같은 目的을 설정하게 된 배경은 다음과 같다.

첫째, 우리나라의 전체 손해보험사업중에서 積荷保險이 차지하는 비중이 점차 축소되고 있다. (表 I-1)에서와 같이 전체 損害保險에 대한 積荷保險의 원수보험료의 비중은 1982年度 9.6%에서 1990年 11月現在 4.9%로 계속 축소되고 있다.

둘째, 우리나라의 積荷保險의 손해율이 良好하다. 積荷保險의 豫定損害率이 60%인 점을 감안하면 (표I-2)에서와 같이 實積損害率이 經過損害率 기준으로 1982年度 27.9%에서 1990年 11月 現在 19.4%로서 충분한 料率引下의 여지를 가지고 있다. 實積損害率에 따른 料率引下가 이루어지면 保險料收入은 그만큼 감소할 것이다. 현재는 불합리한 보험정책상 자동차보험의 收支惡化를 補填하기 위해 積荷保險料率의 인하가 이루어지지 않고 있으나, 이는 마땅히 시정되어야 할 것이며, 시정되는 방안으로 料率引下보다도 被保

積荷保險에 있어서의 損害補償範圍의 擴張에 관한 小考

(표 1-1) 全體 損害保險과 積荷保險의 原受保險料 構成比

(單位: 億원, %)

會計年度	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990. 11
損害保險	6,334	7,655	8,740	10,166	11,953	15,349	19,219	26,388	22,480
積荷保險	610	690	814	824	993	1,178	1,253	1,316	1,109
구성비%	9.6	9.0	9.3	8.1	8.3	7.7	6.5	5.0	4.9

* 資料: 保險監督院, 各年度 年次報告書 및 保險調査月報에서 作成.

險者保護와 積荷保險事業의 活性化를 위하여 損害補償範圍의 확대가 더욱 바람직할 것이다.

세째, 美國의 1893年 Harter Act 이래, 1924年 Hagues Rules, 1977年 6月 부터 發效된 Hague-Visby Rules 등 運送人의 免責約款을 규제하고 運送人의 책임을 강화하여 貨主의 이익을 보호하려는 추세를 보이고 있으며, 특히 開發途上國의 主導下에 航海過失에 대한 運送人의 免責도 열거하지 않는 1978年 유엔海上物品運送條約(United Nations Convention on the Carriage of by Sea, 1978), 이른바 Hamburg Rules가 채택되었고, 1980年 유엔國際物品

(표I -2) 積荷保險의 經過損害率

(單位: %)

會計年度	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990.11
損害保險	71.0	94.3	76.7	77.7	74.8	81.3	72.3	79.6	81.3
積荷保險	27.9	38.2	29.3	25.4	23.5	19.3	24.3	18.8	19.4

*資料: 韓國損害保險料率算定會, 保險統計年報; 保險監督院, 保險調查月報에서 작성.

$$* \text{經過損害率} = \frac{\text{發生損害額}}{\text{經過保險料}} \times 100$$

複合運送條約(United Nations Convention on Internation Multimodal Transport of Goods)이 채택되었다.

Hamburg Rules는 20개국의 批准, 受諾, 承認 또는 加入文書가 기탁된 날로부터 12개월이 경과한 후 발효하도록 되어 있어 그 발효시기는 미정이다. 그러나 발효되는 경우 運送人과 貨主間의 危險負擔에 영향을 미치게 되고, 결과적으로 積荷保險의 損害補償範圍에도 직접적인 영향을 미치게 될 것이다. 따라서 앞으로 발효될 兩條約에 대처 할 수 있는 積荷保險의 수용태세를 갖추지 않으면 안되고, 이를 위해서 積荷保險의 損害補償範圍의 擴張問題는 논의되어야 할 필요가 있다.

Ⅱ. 英法上 損害補償範圍의 制限과 擴張

1. 海上危險과 海上損害에 대한 保險者의 責任

(1) 海上損害와 補償範圍

保險者는 海上保險契約에서 정한 方法과 範圍內에서, 즉 保險約款의 規定에 의해서 海上損害를 보상한다. 海上保險契約은 법이론상 본질적으로 損害補償契約(contract of indemnity)이므로, 이에 따라 被保險利益을 필요로 하는 원칙, 重複保險에 관한 原則이나 損害精算에 따른 代位의 原則 등 不當利得禁止의 原則이 적용된다. 그러나 실제에 있어서 海上保險契約은 완전한 손해보상계약은 아니다. 그것은 契約 자체의 성질 때문이 아니고 실제 사용되는 保險證券株式, 즉 보험약관의 규정 때문이다. 積荷의 既評價保險證券(valued policy)인 경우 被保險者는 실제의 損害額을 초과하거나 미달하는 금액을 보상받을 수도 있다. 適法한 契約은 원칙적으로 損害補償契約이지만, 보상범위와 보상금액은 계약당사자 간의 약정의 문제이다.¹⁾ 따라서 損害補償範圍는 保險約款에 의해서 한정된다.

海上保險契約에서 보상하는 海上損害는 海上事業(marine adventure)에 수반되는 손해를 말하며, 被保險者를 보호하기 위하여 당사자간의 명시적인 約定(保險弱冠)에 의하여 해상항해에 부수되는 內水나 육상위험의 손해에

1) Sir M.D. Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, 9th ed., (by E.R. Hardy Ivamy), Butterworths, 1983, p.2.

대하여 그 보상범위를 확장할 수 있다.²⁾

(2) 海上事業과 海上危險

海上損害는 海上事業에 수반되는 損害를 의미하는데, 適法한 海上事業은 모두 海上保險契約의 목적이 될 수 있다.³⁾

특히 英法上 海上保險契約의 目的이 되는 海上事業은 ① 船舶이나 貨物 또는 기타의 動産, 즉 被保險財産이 海上危險(maritime perils)에 노출되는 경우 ② 運賃, 여객운임, 수수료, 이윤 또는 기타의 금전적 이익의 수입이나 취득, 또는 선급금이나 賃付金 또는 費用의 담보가 被保險財産이 해상위험에 노출됨으로써 위험하게 된 경우 ③ 被保險財産의 所有者나 利害關係者 또는 책임있는 者가 해상위험 때문에 第3者에 대하여 배상책임을 부담하게 된 경우이다.⁴⁾

따라서 積荷保險契約의 目的이 될 수 있는 海上事業은 貨物이 해상위험에 노출되는 경우 뿐만 아니라 그로 인하여 貨物の 증계수수료, 貨物の 판매이윤이나 利益이 위험에 직면하게 된 경우와, 貨主는 물론 貨物の 이해관계자나 책임있는 者가 제3자에 대한 배상책임을 부담하는 경우도 있다.

또한 積荷保險에 있어서의 被保險財産(insurable property)은 貨物(goods)에 국한되는 것이 아니고 화폐와 有價證券및 기타 證書를 포함한 선박 이외의 모든 유형동산이 이에 해당한다.⁵⁾ 따라서 移徙物品이나 전시물

2) MIA 第2條 1項.

3) MIA 第3條 1項.

4) MIA 第3條 2項.

5) MIA 第90條.

품 등 모든 운송물품이 積荷保險의 目的物이 될 수 있다. 그리고 英法上 貨物(goods)이란 말은 商品(merchandise)의 性質을 가지는 貨物을 의미하고 개인소지품(personal effects)이나 선상에서 사용하기 위한 식료품과 소모품은 포함하지 아니한다.⁶⁾ 甲板積 積荷와 生動物은 그것이 상품의 성질을 가지는 경우에도 貨物이라는 총괄적 명칭으로 附保되어서는 안되고 특별히 그 趣旨를 명시하여 附保하여야 한다.⁷⁾

貨物이나 기타 동산이 海上危險에 노출되는 경우에 해상사업이 있다. 英法相 海上危險(maritimeperils)이란 해상운항에 기인하거나 附隨하는 위험을 의미하며, 즉 「바다의 危險」(perils of the seas), 火災, 戰爭危險, 海賊, 強盜(rovers), 盜賊(thieves), 君主와 國民의 抑止 및 抑留, 投荷(jettisons), 船員의 惡行(barratry) 및 이와 同種의 기타 모든 危險 또는 保險證券에 기재되는 기타 모든 위험을 말한다.⁸⁾

Lloyd's S.G. 保險證券은 이와 같은 통상의 危險을 열거한 후 상기 貨物과 상품 등의 破損이나 毀損 또는 損傷을 야기하거나 야기할 모든 기타 危險과 滅失 및 不信(all other perils, losses and misfortunes)이라는 총괄적 문헌을 첨가하고 있다. 1816년 Cullen v. Butler 사건⁹⁾에서 이러한 총괄적 문헌의 해석에 대하여 Lord Ellenborough가 도입한 同種制限의 原則(principle of ejusdem generis)이 상기 MIA상의 海上危險의 정의에 반영되

6) MIA 第1附則 RCP 第17條.

7) Ibid., 第17條.

8) MIA 第3條.

9) (1816) 5M. & S. 461. 적으로 인식한 선박의 沈沒은 軍艦(men of war)과 同種의 危險(ejusdem generis)이었다. 그리고 1820年 Butler v. Wildman 事件(313. & Ald 398)에서 Best判事에 의해 다시 확인되었다.

어 있다.¹⁰⁾

이러한 同種制限의 原則에 의해 英法은 危險包括負擔方式에서 列舉責任主義의 危險負擔方式으로 전환되었다. 따라서 이를 계기로 積荷保險의 損害補償範圍는 대폭적으로 축소되는 결과를 가져왔다.

한편, 총괄적 문헌은 열거위험에 대한 협의의 전문적인 해택을 방지하는 실체적인 효과를 가지고 있어서¹¹⁾ 어느 정도는 보상범위의 擴張에 기여하였으나, 1982년 協會積荷約款에는 총괄적 문헌이 삭제됨으로써 補償範圍는 그만큼 축소되었다고 할 수 있다.

(3) 被保險危險과 損害와의 因果關係 및 免責損害

1) 近因設과 그 適用의 例外 및 舉證責任

保險者는 被保險危險(peril insured against)에 近因한 모든 損害에 대하여 보상책임이 있으며, 被保險危險에 近因하지 않은 損害에 대하여는 보상책임이 없다. 그러나 이러한 近因의 원칙은 ① 英法에 별도의 규정이 있는 경우¹²⁾와 ② 保險證券에 별도의 규정이 있는 경우에는 그 적용을 예외로 인정하고 있다.¹³⁾ 이러한 英法上의 예외규정에 따라 1982년 ICC에서는 그 동안 近因의 해택을 둘러싸고 많은 訴訟이 제기되었던 近因에 관한 規定, 즉 'proximately caused by'를 삭제한 대신, 'reasonably attributable to' 또

10) MIA 第1附則 RCP 第12條에서 「“all other perils”라는 말은 保險證券에 특별히 기재된 危險과 同種의 危險만을 포함한다」고 정의되고 있다.

11) Chalmers, *op. cit.*, p.162.

12) 共同海損에 관한 MIA 第66條와 損害防止費用에 관한 MIA 第78條 및 MIA 第55條 2項 a號와 c號 參照.

13) MIA 第55條 1項.

는 'caused by' 등으로 별도로 규정함으로써 상대적으로 保險者의 補償範圍를 擴張하여 被保險者의 利益을 보호하려는 일면을 보이고 있다. 또한 因果關係에 관계없이 발견형태(손해)의 危險을 保險者가 被保險危險으로 열거함으로써 被保險者의 舉證責任負擔을 완화시켜주는 경우도 있다. 한편, 保險者는 適法한 海上事業에 수반되는 모든 損害를 보상하는 것은 아니다. 保險證券에 명시적으로 특정한 위험 즉 被保險危險으로 인한 損害만을 保險者가 보상한다. 여기에서 被保險危險은 개개의 부담위험을 열거할 수도 있고, "All Risks"라는 포괄적인 危險으로 명시되기도 한다. 前者는 列舉責任主義負擔方式이며 後者는 包括責任主義負擔方式이다. 前者의 경우에는 舉證責任에 있어서 열거위험으로 인한 손해임을 被保險者가 입증하여야 하지만, 後者의 경우 被保險者는 손해발생사실만을 입증하면 충분하고 保險者가 클레임을 거절하기 위해서는 그 損害가 保險者가 특별히 명시한 免責危險으로 인한 損害임을 입증하여야 한다. 따라서 後者의 경우가 補償範圍의 擴張에 긍정적인 효과를 가지고 있다고 할 수 있다.

2) 免責危險과 免責損害

保險者는 그러한 被保險危險과 因果關係(英法上 近因)가 없는 損害에 대하여는 보상책임이 없다. 즉, 被保險危險이 아닌 어떤 危險으로 인한 損害는 保險者가 보상하지 않는다. 그러한 被保險危險이 아닌 危險에는 列舉責任主義의 危險負擔方式下의 非列舉危險(中性危險)이 있으며, 保險證券上에 특별히 保險者가 부담하지 않는다고 명시한 면책위험이 있다. 非列舉危險과 免責危險의 차이점은 비열거위험과 열거위험이 결합하여 損害가 발생한 경

우 保險者에게 보상책임이 있으나, 부담위험과 면책위험이 결합하여 損害가 발생한 경우 保險者가 보상하지 않는다.¹⁴⁾ 따라서 保險證券에 명시된 免責危險은 損害補償範圍를 직접적으로 제한하는 결과를 가져온다.

英法上 規定하고 있는 免責危險은 絶對的 免責危險과 相對的 免責危險으로 구분할 수 있다. 絶對的 免責危險은 당사자간의 특약에 의해서도 保險者가 보상할 수 없는 위험으로 公序良俗에 상반되는 被保險者의 故意의 不法行爲가 이에 해당된다. 그러나 保險證券의 別도의 規定이 있는 경우를 제외하고 船長이나 船員의 불법행위나 과실의 결과로서 발생한 被保險危險에 近因한 損害에 대하여는 保險者에게 보상책임이 있다.¹⁵⁾

相對的 免責危險이란 당사자간의 特約에 의해 保險者가 보상할 수 있는 위험, 즉 英法上 [保險證券에 別도의 規定이 있는 경우를 제외하고](unless the policy otherwise provides) 保險者가 보상책임이 없다고 규정하는 면책위험이다.

이에는 ① 被保險危險으로 인한 遲延인 경우에도 遲延(delay)을 近因한 損害 ② 保險의 目的物의 통상의 自然消耗(ordinary wear and tear), 통상의 漏損 및 破損(ordinary leakage and breakage) ③ 保險의 目的物의 固有의 瑕疵나 性質(inherent vice or nature)¹⁶⁾ ④ 쥐 또는 害蟲(rats or vermin)에 近因한 損害 ⑤ 海上危險에 近因하지 않는 機關의 損傷(injury to

14) ICC(A), (B) 및 (C)의 第1條 危險條項은 第4條에서 第7條까지의 免責條項이 負擔危險보다 優先함을 규정하고 있다.

15) MIA 第55條 2項 a號.

16) 우리 商法은 이러한 危險을 偶然한 事故가 아닌 必然的인 危險으로 간주하여 絶對的 免責危險으로 규정하고 있다. 그러나 商品價値를 보존하여야 하는 貨主인 피보험자에게는 그러한 危險 또한 항상 偶然한 事故라고 할 수 있다.

machinery) 등이다. 이러한 損害는 화물의 성질에 따라 가장 흔히 일어나는 위험이며, 부보가능성이 가장 큰 위험이라고 할 수 있다. 따라서 積荷保險의 損害補償範圍의 擴張을 위하여는 이러한 상대적 면책위험에 대한 연구검사가 가장 중요하다고 할 수 있다.

2. 被保險利益의 特定과 損害補償範圍

(1) 被保險利益과 損害補償

英法上 被保險利益을 가지고 있지 않거나 피보험이익을 취득할 기대가능성이 없이 계약을 체결할 경우에는 射倖이나 賭博을 목적으로 하는 계약으로 간주되고, 그러한 목적으로 체결되는 모든 海上保險契約은 무효이다.¹⁷⁾ 따라서 被保險利益이 없는 證券은 반드시 賭博保險證券은 아니다. 被保險者가 이익 取得에 대한 善意의 기대(bona fide expectation)로서 계약을 체결하였으나 그 기대가 실현되지 않는 경우에는 賭博保險證券은 아니며, 保險證券에 의해 보상은 받을 수 없지만 무효가 아니므로 보험료 환급은 청구할 수 있다.¹⁸⁾

전술한 海上事業에 損害가 있는 者는 모두 被保險利益을 갖는다. 특히 해상사업에서 危險에 노출된 事業이나 피보험재산에 대하여 보통법이나 형평법상의 관계가 있는 경우 그 결과로서 ① 피보험재산의 安全이나 ② 적기도착에 의해 利益을 얻거나 ③ 피보험재산에 관한 賠償責任을 부담하는 경우에 피보험이익을 갖는다.¹⁹⁾ [이익이 없으면 보험이 없다]는 말과 같이, 保險

17) MIA 第4條.

18) Chalmers, *op. cit.*, p.9.

契約의 目的은 피보험재산 그 자체가 아니고, 그 財産에 損害關係가 있는 特定人이 가지고 있는 被保險財産에 대한 金錢的 利益, 즉 被保險利益이다. 다시 말하면 保險의 目的物에 대하여 어떤 利益이 없으면 損害가 발생한 경우에도 상실한 이익이 없으므로 보상받을 수 없는 것이다. Willes판사는 「어떤 위험에 대하여 被保險利益을 구성하기 위해서는 危險이 近因의 結果에 의해 被保險者에게 손해를 초래하게 되는 그러한 이익이 반드시 존재해야 한다는 一般原則은 명확하다」고 하였다.²⁰⁾

被保險者는 海上保險契約의 체결시에 保險의 目的物에 대하여 利害關係를 가질 필요는 없지만, 損害發生時에는 반드시 利害關係를 갖지 않으면 안된다.²¹⁾

Walton判事は 「被保險危險에 노출된 物件의 安全에 좌우되는 모든 利益은 부보될 수 있다. 그러나 어떠한 경우에도 그 利益은 損害發生時에 普通法이나 衡平法上的 利益이어야 하며, 가능성이 있는 경우라 하더라도 단순한 기 대만으로 안된다」고 하였다.²²⁾ 따라서 積荷保險에서 損害補償의 전제조건은 바로 손해발생시 피보험이익의 존재이다. 무역거래에 있어서는 무역조건에 따라 賣渡人으로부터 買受人에게 危險과 財産權이 移轉되는 時機가 상이한 경우가 있으므로 손해발생시 무역매매조건에 따른 위험부담의 주체가 被保險者인지의 여부가 손해보상의 조건이 된다.

積荷保險의 損害補償範圍의 擴張과 관련하여 중요한 점은 積荷保險의 被

19) MIA 第5條.

20) Seagrave v. Union Marine Insurance Co., (1866) LR 1 CP at 326.

21) MIA 第6條 1項.

22) Moran, Galloway & Co. v. Uzielli, (1905) 2 K.B. at 562.

保險利益은 貨物에 대한 現存하는 所有利益이나 希望利益에 규정되는 것이 아니고, 消滅利益이나 不確定利益(defeasible or contingent interest)도 부보될 수 있다는 것이다.²³⁾ 또한 그 외에도 積荷冒險貸借의 그 貸付金에 관한 被保險利益이 있으며 貨主는 先拂運賃(advance freight)이나 보험비용(charges of insurance)에 대하여도 피보험이익을 가진다.²⁴⁾

(2) 被保險利益의 評價와 損害補償의 限度

被保險利益을 經濟的(金錢的)으로 평가한 價値가 保險價額이다. 따라서 損害가 발생한 경우 被保險者가 保險證券에 의해 보상받을 수 있는 金額은 未評價保險證券의 경우 保險證券에 정해진 價額, 즉 協定保險價額(insured value or agreed value)의 金額까지이고 이를 損害補償의 限度라고 한다.²⁵⁾ 被保險利益의 金銭적 가치, 즉 保險價額을 초과하여 보상을 받으면 不當利益을 얻게 되는 결과가 되기 때문에 어느 경우에도 保險價額을 초과할 수 없다. 그러나 전술한 바와 같이 계약당사자간에 保險價額을 협정한 경우에는 예외가 인정된다.

保險證券에 명시규정이나 評價額이 있는 경우를 제외하고 貨物이나 商品에 관한 보험에 있어서의 法定保險價額은 피보험재산의 原價에 船積費用, 선적에 부수하는 費用, 이상의 전체에 대한 保險費用을 가산한 금액이다.²⁶⁾

23) MIA 第7條.

24) MIA 第10條, 第12條 및 第13條.

25) MIA 第67條.

26) MIA 第16條 3項.

그리고 희망이익 등 기타의 保險의 目的物에 관한 보험에 있어서의 保險價額은 보험계약이 개시할 때의 被保險者의 危險에 속하는 金額에 保險費用을 가산한 금액이다.²⁷⁾ 그러나 실제 積荷保險에 있어서는 대부분 既評價保險證券에 의해 계약이 체결되는데 貨物에 관한 소유이익에 대하여 협정한 비율(보통 10%- 30%)을 가산한 금액을 協定保險價額으로 하고 있다.

貨物에 관한 航海保險은 貨物 자체의 보험일 뿐 아니라 航海의 保險이기도 하다. MIA는 貨物에 관한 標準保險證券이 貨物의 실제적 安全을 부담할 뿐만 아니라 貨物이 운송되는 航海의 安全을 부담한다는 것을 분명히 하고 있다.²⁸⁾ 이것은 1915년 Sanday사건²⁹⁾에서 확립되었는데, 이 사건에서 被保險者는 航海의 過失에 관하여도 貨物을 保險者에게 委付하고 손해보상을 받을 수 있었다.

또한 貨物의 운송수단별로 保險價額은 증가 될 수 있다. 즉, 楊陸費用, 창고보관 비용, 재적재비용, 계반비용(원운임을 초과한 비용), 관세 및 통관비용, 시세의 변동에 따른 貨物가액의 초과액 등이 보험가액에 추가될 수 있다. 실제에 있어서도 增加價額(increased value)에 대한 被保險利益을 인정하고 있다.

3. 擔保와 保險期間및 危險의 變動에 따른 保險者의 責任

27) MIA 第16條 4項.

28) Sir Joseph Arnould, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Vol. 1., 16th ed., (by M.J. Mustill and J.C.B. Gilman), Stevens & Sons, 1981, §.306.

29) *Sanday & Co. v. British and Foreign Marine Insurance Co.*, (1915) 2 K.B. 781; (1916) 1 A.C. 650.

(1) 擔保와 保險者의 責任制限

擔保(warranty)는 約束擔保를 의미하며, 어떤 특정한 일이 이행되거나 이행되지 않을 것 또는 어떤 조건이 충족될 것을 被保險者가 약속하는 擔保 또는 被保險者가 특정한 사실상태의 존재를 규정하거나 부정하는 담보를 말한다.³⁰⁾ 그리고 擔保는 危險에 대하여 중요한 것이든 중요한 것이 아니든 불문하고 정확하게 충족되어야 하는 조건이다. 담보가 정확하게 충족되지 않으면 保險者는 담보위반일로부터 그 책임이 해제된다. 그러나 保險證券에 명시규정이 있는 경우에는 예외이다.³¹⁾ 다시 말하면 담보위반에 관한 保險者의 권리는 이를 拋棄할 수 있다.

英法上 擔保違反이 허용되는 경우는 ① 事情의 變更으로 담보가 계약사정에 적합하지 않을 경우 ② 擔保의 충족이 그 후의 법률에 의해 違法이 될 경우 ③ 保險者가 擔保違反에 대한 權利를 拋棄한 경우이다.³²⁾

1963년 協會積荷約款에는 堪航承認條項을 삽입하여 선박의 堪航默示擔保에 대한 保險者의 권리를 포기하였으나, 1982년 ICC에서는 不堪航과 부적합 면책조항으로 변경하여 그 취지는 비슷하지만 被保險者가 선박의 不堪航사실을 알면서도 화물을 적재한 경우에는 면책임을 강조하고 있다. 손해보상과 관련하여 擔保와 免責危險이 다른 것은 면책위험의 경우에는 그 면책위험으로 인한 損害만을 保險者가 보상하지 않지만, 擔保違反의 경우에는 그 違反日 이후의 모든 손해에 대하여 保險者가 보상하지 않는다는 것이다. 즉, 擔保違反과 損害가 어떤 관계를 가질 필요는 없다. 그러나 1982년 ICC

30) MIA 第33條 1項.

31) MIA 第33條 3項.

32) MIA 第34條.

는 상기 조항에 의해 선박의 不堪航으로 인하여 발생한 화물의 滅失이나 損傷 또는 費用에 대하여 면책한다고 별도로 규정하고 있다.

停止條件을 표시하는 擔保는 明示擔保와 默示擔保가 있다. 명시담보는 주로 保險料의 절감을 위해 이용되고 있으며, 默示擔保는 선박의 감항담보와 적법담보가 있다. 그러나 貨主인 被保險者는 선박의 감항성을 지배할수 있는 입장에 있지 않으며 운송계약에 의해 運送人은 선박의 감항성 확보의무를 가지고 있으므로 不堪航에 기인한 損害를 보상한 保險者는 代位權에 의해 運送人으로부터 그 損害를 구상할 수 있다. 따라서 損害補償範圍의 擴張과 관련하여 積荷保險에 있어서는 貨主의 선의의 위험관리자로서 기능을 제고하기 위하여 1963년 約款의 감항승인조항이 보다 바람직하다고 할 수 있다.

(2) 保險期間과 危險의 變動및 保險者의 責任制限

1) 保險期間과 保險者의 責任

保險期間이란 保險者가 그 기간중의 위험을 부담하는 期間, 즉 保險者의 책임기간 또는 위험기간을 말한다. 따라서 保險期間 중에 위험이 발생하여 保險基幹이 종료 후에 손해가 확정된 경우에도 保險者는 그 손해에 대하여 보상책임이 있다. 保險證券에는 期間을 기준으로 보험기간을 정하는 期間保險證券(time policy)과 일정 航海를 기준으로 하는 航海保險證券(voyage policy) 그리고 시간과 항해를 동시에 규정하는 混合保險證券(mixed policy)이 있다. 積荷保險은 주로 航海保險證券에 의해 계약이 체결되며,

창고간조항이 포함된 협회적하약관이 첨부된 保險證券은 混合保險證券이라고 할 수 있다.

이러한 保險期間은 保險者의 危險負擔責任, 즉 損害補償責任을 장소적, 시간적으로 제한하고 있다. S.G. 保險證券은 보험기간을 화물이 선박에 적재될 때부터 안전하게 양륙될 때까지의 해상운송만을 전제로 하였으나, 협회약관에 도입된 運送條項(舊倉庫間條項)에 의해 화물이 송화인의 창고를 떠날 때 보험이 개시하여 통상적인 운송과정중 계속되고 수화인의 최종창고에 인도될 때 종료하도록 확장되었다.³³⁾ 그러나 통상적인 운송과정이 종료되면 保險者의 책임도 종료한다. 즉, 화물이 최종창고에 인도되기 以前에도 ① 通常의 運送過程이 아닌 保管 또는 ② 割當이나 分配를 위하여 被保險者가 임의로 선택한 중간창고에 인도될 때 保險者의 책임은 종료한다. 그리고 최종창고에 인도되기 이전에 화물이 양화완료후 60일이 경과하면 보험은 종료한다.

그러한 중간창고에 보관중의 貨物에 대하여 被保險者는 화재보험등의 별도의 육상보험에 의존하지 않으면 안되는데, 그 목적이 주로 감시적인 것을 감안하면 화물이 無保險狀態로 방치되는 경우가 대부분이다. 따라서 현재 일부 이용되고 있는 最終倉庫에서의 보험기간에 대한 연장에 대한 위험의 계속부담(held covered)³⁴⁾의 활성화와 함께 중간창고에서의 감시보관기간에 대한 위험도 海上航海에 부수되는 것인 만큼 被保險者의 보호와 積荷保險事業의 확장을 위해 계속부담을 위한 특약이 개발되어야 할 것이다.

33) ICC(1982) 第8條 運送條項 參照.

34) 현재 우리나라에서의 Inland Storage Extension(ISE) Clause에 의해 부담하고 있다.

2) 危險의變動과 保險者의 責任

被保險者가 告知한 危險事情을 기초를 하여 保險者는 위험을 측정하고 위험의 引受與否를 결정하며, 인수하는 경우 保險料率을 결정한다. 따라서 保險者의 위험측정과 危險引受의 基礎條件인 위험사정은 계약체결후 보험기간 중 변동되지 않을 것을 默示條件(implied condition)으로 한다. 그리고 보험계약의 成立後 위험사정의 변동은 保險者의 위험인수의 前提가 破棄된 것(默示條件의 違反)으로 간주하여 보험계약을 실효시키거나 以後의 保險者의 위험부담책임이 解除된다. 이러한 원리를 위험변동의 원칙이라고 한다.³⁵⁾

危險의 변동(change of risk)은 일반적으로 위험의 變更(variation of risk; Veränderung der Gefahr)과 위험의 變革 또는 變種(alteration of risk; Umgestaltung der Gefahr)으로 구분하고 있다.³⁶⁾ 그리고 전자는 위험을의 변경을 가져오는 위험사정의 일반변경을 말하고 후자는 위험을변경의 정도문제가 아니라 위험측정의 기초조건인 위험사정이 消滅하고 전혀 다른 별개의 위험사정으로 代替되는 경우를 말한다. 즉 위험의 變更은 量的 변동이며 위험의 變革은 質적변동이라고 할수 있다. 그리고 일반적으로 전자의 경우에는 離路, 항해의 遲延, 換積, 부득이한 楊荷, 甲板積 등이 해당되고, 후자의 경우에는 航海의 변경이 있다. 英法上 航海의 變更(change of

35) 葛城照三, 海上保險講義要綱, 早稻田大學出版部, 1978, p. 98.

36) 上掲書, p. 98; 加藤由作, 海上危險新論, 春秋社, 1961, p. 848; 龜井利明, 海上保險證券免責條項論, 保險研究所, 1961, p. 57; 勝呂弘, 海上保險, 春秋社, 1954, p. 263; 松島惠·大谷孝一, 海上保險論, 損害保險事業研究所, 1987, p. 194; 韓東湖, 海上保險要論, 博英社, 1984, p. 146; Wilhelm Kisch, Handbuch des Privaversicherungsrecht, 2 Band, J. Schweitzer Verlag, 1920, pp. 446-458. 그러나 Ritter는 두가지 概念의 區別이 標準도 없다고 하였다(Ritter-Abraham, Das Recht der Seeverversicherung, 2 Band, 1967, p. 386).

voyage)은 위험의 開始後 선박의 到着港이 任意로 변경된 경우를 말하며, 「保險證券의 別도의 規定이 있는 경우를 제외하고」 航海를 변경할 結果가 명백한 때부터 保險者의 責任이 解除된다.³⁷⁾ 離路(deviation)는 合法的 理由 없이 항로를 이탈한 것으로 保險者는 실제 離路時부터 責任이 解除된다.³⁸⁾ 그리고 航海保險證券의 경우에는 被保險航海는 全過程을 상당히 신속하게 수행되어야 하며, 合法的 理由없이 그렇게 수행되지 않으면 保險者는 航海의 遲延(delay voyage)이 부당하게 된 때부터 責任이 解除된다.³⁹⁾

그러나 航海의 主體는 貨主인 積荷被保險者가 아니고 運送人이라는 점에서 積荷保險에 있어서 이와 같은 危險變動의 原則을 적용하는 것은 衡平의 原理에 맞지 않다고 할 수 있다. 이에 따라 英法에서도 航海의 變更의 경우 保險證券에 別도의 規定이 있는 경우에는 예외를 인정하고 있으며, 保險證券上 特約에 의해 인정되는 경우 離路나 遲延이 허용되고 있다.⁴⁰⁾ 그 결과 ICC(1982) 제8조(運送條項) 3항에 의해 被保險者가 좌우할 수 없는 遲延, 일체의 離路, 부득이한 揚荷, 再船積, 換積, 運送契約書上의 船主에게 부여된 自由裁量權의 행사로 인한 危險의 變更 중에도 추가보험료 없이 保險者의 위험부담책임이 계속된다. 그리고 ICC 제10조 航海變更條項에서는 보험이 개시된 후 被保險者에 의해 목적지가 변경된 경우 保險者에게 지체없이 통지하여 추후 協정되는 보험료와 보험조건으로서 계속 負擔(held covered) 된다고 규정하고 있다.

37) MIA 제45조: 發航港의 變更(MIA 제43조)이나 다른 目的港을 향한 出港(MIA 제44조)의 경우에는 아예 保險者의 責任이 개시하지 않는다.

38) MIA 제46조.

39) MIA 제48조.

40) MIA 第49條 1項 a號.

Ⅲ. 現行 積荷保險契約上 危險負擔과 損害補償範圍

1. 英國의 積荷保險契約上 危險條項의 變遷過程

(1) Lloyd's S.G. Policy上的 危險條項

海上保險의 起源이 지중해를 중심으로 한 古代의 海土慣習인 海上貸借(모험대차)에서 유래하였다는 데에는 별로 異論이 없다.⁴¹⁾ 따라서 冒險貸借의 성질상 貿易業者는 海上貿易에서의 모든 위험을 保險者에게 전가하였고, 지중해 海上保險證券을 승계하고 있는 英國의 初期 海上保險證券은 그 원인여하를 불문하고 海上무역에 발생하는 일체의 사고를 무차별적으로 부담하는 包括責任主義의 危險負擔方式이었다.⁴²⁾ 지금까지 발견된 것 중에서 最古의 保險證券인 1379년 Pisa保險證券의 危險約款條項은 「神의, 바다의, 사람의 모든 危險과 事故 및 불행, 그리고 어떤 형태나 원인을 불문하고 모든 우연한 事件과 우연한 事故 및 不幸을 負擔한다」고 규정한다.⁴³⁾

그러나 海上保險事業이 발전하면서 損害發生確率의 測定과 合理的인 保險料率의 算定 등 保險經營과 保險技術이 발전함에 따라 18世紀에 이르러 海上保險證券에 免責條項이 삽입되기 시작되었고,⁴⁴⁾ 18세기 후반에는 Lord

41) 具河書, 保險學要論, 法文社, 1981, p.45; 韓東湖, 前葛書, p.18; 龜井利明, 前葛書, p.14.

42) Harold E. Raynes, *A History of British Insurance*, 2nd ed., Sir Issac, Pitman & Sons Ltd., 1964, pp.1-37 參照.

43) 木村榮一, ロイス保險證券生成史, 海文堂, 1979, p.6.

44) 이러한 免責條項은 1397년 Florence 保險證券에서도 찾아볼 수 있고, 그 후 16世紀의 諸約款에서도 船員의 惡行, 積荷의 瑕疵 또는 航海의 變更 등을 免責으로 규정하고 있었다(加藤由作, 로이스保險證券의 生成, 春秋

Mansfield에 의해 海上保險의 學理的 研究와 함께 近因의 原則이 채용되기에 이르렀다. 그리고 19세기 초인 1816년 Cullen v. Butler 사건을 계기로 Lord Ellenborough에 의해 로이즈保險證券上の 위험약관조항의 총괄적 분언(all other perils)의 해택에 同種制限의 原則(Principle of ejusdem generis)이 도입됨으로써 영국의 海上保險證券은 危險包括負擔方式에서 列舉責任主義의 위험부담방식으로 전환하게 되었다.⁴⁵⁾ 이 결과 해상보험의 생성기부터 保險者가 부담하여 온 가장 기본적인 해상위험인 「바다의 危險」(perils of the sea)의 의미는 「바다에서의 일체의 危險」이라는 포괄적 개념으로부터 「必然적인 것(風波의 通常적인 作用)을 제외한 바다에서의 偶然的 一切의 危險」으로 제한되었다.

원래 S.G. 保險證券의 危險約款條項에 예시적으로 열거되었던 개개의 危險에 대하여 엄격한 개념규정을 필요로 하게 되었고 제한된 개념하의 S.G. 保險證券의 列舉危險과 同種의 危險만을 保險者가 부담하게 되었다.⁴⁶⁾

(2) 協會積荷約款의 導入과 被保險危險의 擴張

그러한 로이즈保險證券은 그후 産業革命과 國際貿易의 급속한 발전에 따른 20세기 需要에 부응할 수 없게 되었고 保險者 간에는 보상범위를 확장하기 위해 保險約款을 첨부하여 保險證券의 내용을 수정하는 것이 慣例化되었

社, 1953, pp.117-120).

45) Arnould, op. cit., §.823.

46) 拙稿, “‘Perils of the Seas’와 그 해택에 관한 考察”, 保險學會紙 第27輯, 1986. 3, pp.227-228.

다.⁴⁷⁾ 그러나 각종의 다양한 約款이 사용됨으로써 約款文言이 서로 다르고 補償範圍가 相異하여 積荷保險約款의 標準化의 욕구가 증대되었다. 이 결과 1912년 8월 1日字로 倉庫間條項(Warehouse to warehouse clause)이 포함된 최초의 標準積荷保險約款인 ICC (FPA)와 1921년 6월 7일자 ICC (WA)가 도입되었다.⁴⁸⁾

이들 約款에 의해 海上危險에서 陸上運送危險으로 負擔範圍가 擴張되었으나 그것은 負擔危險의 종류적 확장이라기 보다는 장소적 확장에 불과하였고, 그 協會積荷約款의 도입은 保險者가 補償하는 損害의 형태를 제한하는 결과를 가져왔다. 즉, S.G. 保險證券의 列舉危險에 爆發과 避難港에서의 揚荷 및 荷役中の 包裝當 全損危險이 추가되었고 보험기간이 해상운송에서의 수화인의 창고까지의 육상운송으로 확장되었으나 한편으로는 FPA約款에서는 선박의 坐礁, 沈沒 또는 火災의 경우를 제외하고는 화물의 單獨海損을 보상하지 않았고 WA約款에서는 일정비율의 면책을 미만의 單獨損害는 보상하지 않았다.

그에 따라 補償範圍의 擴張에 대한 被保險者의 요구는 증대하였고 「절도와 발하」(theft and pilferage) 또는 「汗損과 汚損」(sweat and taint) 등 특정위험을 保險證券에 부가하여 積荷保險을 인수하였다. 그리고 결국에는 브로커가 기초한 全危險(All Risks)約款을 保險者가 인정하기에 이르렀다.⁴⁹⁾ 이와 같은 브로커약관은 런던保險者協會(ILU)가 최초의 標準積荷約款을 도

47) ロントン保險協會編, 英國海上保險約款變遷, 損害保險事業研究所, 1964, p. 187.

48) 上掲書, p. 188 및 p. 207.

49) 上掲書, p. 284.

입한 1912년 이전부터 사용되었으나 保險者에 의해 비교적 제한적으로 인수되었다. 그러나 第1次 世界大戰(1914-1918년)직후 全危險負擔條件의 인수가 상인과 은행의 요구에 의해 점차 보편화됨으로써, All Risks Policy에 관한 많은 소송이 제기되어 全危險負擔條件의 標準約款이 등장하게 되었다. 그것이 바로 1951년 1월 1일자 ICC (All Risks)였다.⁵⁰⁾

그러나 이 All Risks 약관은 그 발생원인을 불문하고 모든 危險을 부담하는 것이 아니고 그 위험은 필연적인 사고를 제외한 偶然한 事故에 한정되며, 특히 危險條項에 「어느 경우에도 遲延 또는 保險의 目的物의 固有의 瑕疵나 性質을 近因으로 한 滅失이나 損傷 또는 費用을 확장부담하는 것으로 간주되지 않는다」고 免責危險을 삽입하였다. 被保險者의 故意의 不法行爲는 英法에 의해 절대적 免責危險으로 제외하였으며, 영법상의 通常의 損害 등 다른 상대적 免責危險은 보험의 목적물의 固有의 瑕疵나 性質의 확대해택에 의해 모두 면책되는 결과를 가져왔다. 거기에 추가하여 영법상의 면책 위험이 아닌 包裝의 不充分으로 인한 損害도 보험의 목적물의 固有의 瑕疵로 간주되기도 하였다.

2. 1982年 協會積荷約款의 危險負擔과 損害補償範圍

현행 1982년 ICC의 危險負擔과 損害補償範圍를 파악하기 위하여 1779년 통일화된 Lloyd's S.G. 保險證券과 함께 수십년 동안 사용되어 온 舊協會積荷約款으로서 가장 최근의 1963년 ICC와 1982년 ICC를 비교한 결과는 다음

50) 上掲書, p. 284.

과 같다.

(1) 危險負擔과 損害補償範圍의 肯定的 要因

① S.G. 保險證券과 1963년 ICC 및 MIA 規定을 結合하여 約款內容을 이해하여야 하는 곤란과 불편이 해소되고 1982년 ICC로 단일화되어 이해하기가 용이하게 되었다.⁵¹⁾ 또한 古語體의 文章에서 現代文으로 간결하고 명확하게 표현되었고 同種의 危險으로 처리되던 陸上危險이 1982년 ICC에서는 구체적으로 명시됨으로써 분쟁의 소지가 제거되었다.

② ICC (B)와 (C)에서 陸上危險中 地震이나 火山의 噴出이 새로운 부담위험으로 명시되었고, ICC (A)에서는 海賊行爲가 전쟁면책위험에서 제외되어 海上危險으로 부담하게 되었다.

③ S.G. 保險證券의 基本的인 負擔危險과 1963년 ICC의 추가위험 및 선박이나 상선의 坐礁, 沈沒 또는 火災의 경우를 제외한 단독해손면책(FPA) 또는 면책비율 미만의 分損免責(WA) 등 補償損害를 제한하는 방식을 폐지하고, ICC (B)와 (C)에서는 全損이나 分損 등 손해의 형태에 관계없이 열거위험으로 인한 보험의 목적물의 滅失이나 損傷을 부담한다고 규정하여 결과적으로 單獨海損의 補償範圍는 확대되었다.

④ 共同海損과 救助費用은 英法上 被保險危險과 관련한 경우에 보상한다고 규정하고 있으나, ICC(1982)에서는 면책위험을 제외하고 어떤 위험이든

51) 共同海損犧牲(GA sacrifice)은 MIA 第66條 4項에 의해 負擔請求權을 행사하지 않고 損害의 全額을 保險者로부터 보상받았으나, ICC(1982)에서는 負擔危險으로 열거되고 있다.

불문하고 보상한다고 규정함으로써 共同海損과 구조비용의 補償範圍는 확대되었다.

⑤ ICC(1963)에 열거된 위험을 제외하고⁵²⁾ perils of the sea 등 S.G. 保險證券上의 열거위험으로 인한 損害가 보상되기 위해서는 영법상 近因主義가 적용되었으나 ICC (B)와 (C)에서는 近因主義가 폐지되고 “reasonably attributable to”와 “caused by”로 因果關係의 적용이 완하됨으로써 상대적으로 損害補償範圍는 확대되었다고 할 수 있다.

(2) 危險負擔과 損害補償範圍의 否定的 要因

① 바다에서 全危險(all risks)에 해당하는 “perils of the sea”와 列舉危險의 축소해택과 전문적해택을 방지하는 효과를 가지고 있으면서 위험부담을 확장하는 역할을 수행하여온 “all other perils”가 삭제되고 그 대신 ICC (B)와 (C)에서는 船舶의 坐礁, 坐洲, 顛覆, 또는 陸上運送用具의 전복이나 탈선, 선박이나 상선 또는 운송용구의 물이 아닌 外部物體⁵³⁾와의 衝突이나 接觸, 地震이나 火山의 噴出 또는 河川水의 流入 등으로 구체화됨으로써 heavy weather로 인한 船艙內 積荷의 요동에 의한 損害 등 열거되지 않은 많은 위험들이 부담되지 않게 되었다.

52) 船舶의 坐礁, 沈沒, 大火災의 경우는 積荷의 損害의 因果關係를 불문하였고, 火災나 爆發, 船舶의 衝突이나 接觸 등의 損害는 “may reasonably be attributed to”(상당하게 기인한)의 因果關係를 필요로 하였다.

53) ICC(1963)에서는 外部物質(external substance)과의 衝突이었으나, ICC(1982)에서 外部物體(external object)로 규정하여 陸上運送用具의 불량한 道路와의 接觸損害는 보상되지 않게 되었고 接觸對象이 物體로 제한되었다.

② FPA約款에서 보상되던 荷役中の 包裝當全損이 ICC (C)에서는 제외되었고, FPA約款의 사실상의 차이가 heavy weather로 인한 分損의 보상여부에 있었던 점을 감안하면 ICC (c)가 ICC (B)의 負擔危險 중 포장당 全損과 甲板流失로 인한 손해와 地震이나 火山의 噴出 또는 落雷에 상당하게 기인한 손해가 제외되고 있어 ICC (B)보다 ICC (C)의 보상범위가 상대적으로 ICC(1963)보다 축소되었다고 할 수 있다.

③ S.G. 保險證券상의 열거위험으로 FPA約款에서는 強盜(rovers)나 盜賊(thieves)으로 인한 全損을 보상하였고 WA약관에서는 그러한 全損과 면책이 을 이상의 분손에 대하여 보상하였으나 ICC (B)와 (C)에서는 두가지 위험이 열거위험에서 완전히 삭제되었다.

④ ICC (A), (B) 및 (C) 모두 免責危險이 대폭적으로 擴大되어 위험부담과 損害補償範圍는 目的物の 高유의 瑕疵나 性質만을 면책으로 규정하였으나 ICC(1982)에서는 제4조 一般免責條項에 英法(MIA 제55조 2항)상의 절대적 및 상대적 免責危險을 모두 규정하였으며,⁵⁴⁾ 거기에 추가하여 i 包裝이나 준비의 不充分 또는 부적합, ii 船舶의 所有者나 管理者 또는 운항자의 破産이나 金전상의 債務不履行,⁵⁵⁾ iii 核武器 등의 사용⁵⁶⁾을 새로 면책으로 규정하고 있다.

54) 通常의 破損과 취나 해충이 免責으로 열거되지 않았으나, 重量이나 容量의 通常의 損害가 추가 되었다.

55) ICC(All Risks)에서는 그러한 危險으로 인한 航海中斷이 負擔危險으로 처리되었던 危險이다.

56) 그러한 武器의 敵對的 使用은 戰爭免責條項에서 免責하고 있으나, 여기에서는 核實驗 등 非敵對的인 사용으로 인한 放射能汚染등의 損害를 면책으로 규정한 것이다. ICC(All Risks)에서는 부담가능한 危險이기도 하다.

⑤ ICC (B)와 (C)에서는 이상과 같은 면책위험에 [제3자의 고의적인 손상과 파양]을 추가함으로써, ICC(1963)에서는 그러한 위험으로 인한 火災(방화), 沈沒(sculltting) 등은 保險者가 부담하였으나 ICC(1982)에서는 보상하지 않게 되었다. 이에 대하여도 별도의 [協會惡意損傷約款]에 의해 부담하고 있다.

⑥ 堪航默示擔保의 違反에 대한 保險者의 權利를 拋棄한 ICC(1963)의 감항승인조항의 취지는 제5조 2항에서 규정하고, 제1항에서는 被保險者나 그 사용인이 不堪航을 알고서도 화물을 적재한 경우 그러한 不堪航으로 인한 滅失이나 손상 또는 비용을 부담하지 않는다고 규정하였다. 또한 영법상 규정하고 있는 船舶의 不堪航뿐만 아니라 상선의 不堪航을 추가하였고, 그러한 不堪航에 추가하여 화물의 안전한 운송을 위한 선박이나 부선, 운송용구, 컨테이너 또는 리프트밴의 부적합에 기인한 멸실이나 손상 또는 비용까지도 면책으로 규정하고 있다.

⑦ ICC(1982) 제6조 戰爭免責條項에서는 ICC(1963)의 제12조 FC & S Clause에 없던 [遺棄된 機雷, 魚雷, 爆彈 또는 기타 戰爭武器]를 면책위험으로 추가하고 있다. ICC(1963)에서는 종전후 일정기간이 지난 후의 觸雷危險은 해상위험으로 간주되었으나 ICC(1982)에서는 전쟁위험으로 면책이다.

⑧ ICC(1982) 제7조 스트라이크 免責條項에서도 ICC(1963)의 제13조 FSR & CC Clause에 없던 [테러리스트 또는 정치적 동기에 의해 행동하는 者에 기인한] 滅失이나 損傷 또는 費用을 면책으로 추가하였다.⁵⁷⁾ 최근에 만연되

57) 1975년 Pan American World Airway, Inc. v. Aetna Casualty and Surety Co. 事件이 계기가 되어 삽입된 條項이라고 할 수 있다.

고 있는 테러리스트나 「팔레스타인해방인민전선」(PFLP) 등에 의한 화물의 손해가 새로 면책위험으로 추가되었다.

Ⅳ. 積荷保險의 危險負擔과 損害補償範圍의 擴大方向

1. 責任危險의 縮小와 特約의 開發

전술한 현행의 1982년 ICC의 危險負擔과 損害補償範圍에서 살펴본 바와 같이 英法에서 규정하고 있는 免責危險보다도 現行約款上の 과다한 면책위험을 축소하여야 할 것이다. 특히 1982년 約款이 도입되던 1980년대 초의 해운업계에 불황에 대처하는 保險者의 자구책으로 삽입한 船主의 破産 등의 면책위험은 삭제되어야 할 것이며, 제3자의 故意的인 損傷이나 破壞 등의 면책위험도 폐지하여 非列舉危險化하여 그러한 위험으로 인한 被保險危險의 손해에 대하여서는 보상하여야 할 것이다. 전반적인 개정이 불가능한 경우에는 協會惡意損傷約款과 같이 英法에서 규정하고 있는 화물의 固有의 瑕疵나 性質과 같이 상품을 매매하는 화주의 입장에서 우연한 事故이며 積荷保險을 가장 필요로 하는 상대적 免責危險을 부담하는 特約을 개발하여야 할 것이다. 무엇보다도 積荷保險이 화물 자체의 안전뿐 아니라 항해(해상사업)의 안전을 부담하는 원칙하에서 被保險者가 좌우할 수 없는 遲延에 근인한 손해, 아니면 被保險危險에 의한 遲延에 近因한 損害를 보상하는 特約을 개발하여야 한다. 運送契約書上 航海의 遲延은 運送人의 상업과실이므로 保險

者は 대립에 의해 運送人으로부터 구상할 수 있는 손해이며, 해상보험사업이 확장될 수 있는 영역이기도 한다.

2. 附加危險의 選擇付保의 擴大 및 協會貿易約款의 積極活用

被保險者인 화주의 입장에서 高率의 保險料負擔이 필수적인 ICC (A)조건보다도 최소조건인 ICC (C)에 貨物의 種類나 性質에 따라 危險發生確率이 높은 위험을 附加危險으로 추가하거나 特約을 첨부함으로써 효율적인 위험관리를 도모할 수 있을 것이다. 穀物類나 油類 등의 散積貨物(bulk cargo)에 대하여 ICC (C)에 “including leakage/shortage”조건으로 부보하거나, 또는 화물의 성질에 따라서 Hook & Hole, Leakage, TPND(theft, pilferage, non-delivery), RFWD(rain and/or fresh ater damage), WOB(washing overbord), Contamination, Denting & Bending, COOC(contact with oil and/or other cargo) 등을 부가함으로써 보험료 節減效果와 효율적인 위험전가효과를 가져올 수 있다. 또한 현행 우리나라의 積荷保險料率書에 의하면 화공품과 의약품의 bulk화물은 ICC (C)에 “Shortage Risks(wathersoever caused by) from Shore Tank to Shore Tank:Pipeline Clause(B)”를 첨부함으로써 免責條項의 적용없이 발생원인 여하를 불문하고 모든 危險(不足損)을 보상받는 효과를 거양할 수 있다. 또한 일반적인 화물에 적용되는 ICC(1982)보다도 각종의 무역화물의 관련협회와 런던保險者協會가 협의하여 개발한 각종의 貨物別 協會貿易約款(Institute Trade Clauses)과 貨物別 協會約款을 적극 활용하여야 할 것이다.⁸⁰

(표Ⅳ-1) 新舊ICC의 條件別 占有比率

(단위: %)

區 分		A/R	(A)	WA	(B)	FPA	(C)	ICC(1963)	ICC(1982)	計
契 約 件 數	1987	42.1	6.2	16.3	1.5	4.9	0.5	63.3	8.2	71.5
	1988	41.6	7.2	15.3	1.5	4.8	0.5	61.4	9.2	70.6
保 險 料	1987	50.9	7.9	11.2	2.7	8.4	1.4	70.5	12.0	82.5
	1988	49.1	8.1	10.4	3.5	9.2	1.4	68.7	13.0	81.7
經 過	1987	9.1	--	4.5	17.2	13.2	1.0	8.8	3.8	8.2
損 害 率	1988	20.0	11.8	26.5	44.9	81.5	16.5	29.0	20.4	27.6

* 資料: 保險開發院, 保險統計年報(1988, 1989)에서 작성.

* 1987년도는 1987. 4. 1-1988. 3. 31, 1988년도는 1988. 4. 1-1989. 3. 31까지임.

우리나라의 경우에는 위 (표Ⅳ-1)과 같이 ICC의 세가지 基本條件의 利用

58) 이에는 Institute Commodity Trades Clause (A), (B) 및 (C), Institute Bulk Oil Clauses, Institute Coal Cluses, The Federation of Oil Seeds and Fats Associations와 합의한 Institute FOSFA Trades Cluses (A)와 (B) 및 (C), Institute Frozen Food Cluses (A)와(C), Institute Frozen Meat Cluses (A)와 (C), Institute Jute Cluses, Institute Natural Rubber Cluses 등 수많은 約款이 제정되어 있으며, 先進保險國에서는 적극 活用되고 있다.

도가 契約件數基準으로 1987년도 71.5%, 1988년도 70.6%, 그리고 수입보험료 기준으로 1987년도 82.5%, 1988년도 81.7%를 차지하고 있어서 우리나라의 積荷保險者가 기본적인 약관에만 의존하고 있고 효율적인 危險轉嫁가 시행되지 않고 있음을 알 수 있다. 또한 이상의 세가지 기본조건의 손해율은 1987년도 8.2%, 1988년도 27.6%로서 예상손해율60%와 비교하면 현재의 보험요율이 너무 高率임을 알 수 있으며, 被保險者들이 1982년 약관보다는 1963년 약관을 선호하고 있음을 알 수 있다. 그것은 1982년 約款이 1963년 約款보다 危險負擔과 補償範圍가 축소되고 있음을 간접적으로 입증하고 있다고 할 수 있다.⁵⁹⁾ 또한 積荷保險의 전체 契約件數中 All Risks約款이 상기년도에 48.3%, 48.8%를 보이고 있고 수입보험료중 All Risks약관이 58.8%, 57.2%를 차지하고 있어 보상범위가 가장 넓은 All Risks약관을 被保險者가 선호하고 있음을 알 수 있다.

3. 運送人의 商業過失과 航海過失에 대한 被保險危險의 擴張

(1) 運送人의 責任과 積荷保險

海上運送契約과 積荷運送契約은 被保險財産이 運送貨物이라는 점에서 불가분의 관계가 있으며, 경우에 따라서 競合關係 또는 補完關係를 가지고 있다. 1924년 Hague Rules와 1968년 Hague/Visby Rules에 의하면 선박의 不堪航에 의한 화물의 손해와 화물의 취급에 따른 運送人의 過失, 즉 商業過失

59) 補償範圍에 따른 料率의 合理化를 위해서는 1963년 弱冠과 1982년 約款의 料率의 差別化가 이루어져야 한다는 것을 의미한다.

에 대하여 運送人에게 책임이 있다.⁶⁰⁾

이러한 運送人의 有責事由는 積荷保險契約上 列舉危險은 아니지만 ICC (A)에서 부담하고 있는 被保險危險이며, ICC (B)와 (C)에서도 전술한 부가 위험특약에 의해 부담되는 위험이다. 保險者는 손해를 보상한 후 被保險者 義務條項과 Important Clause에 의해 被保險者의 運送人에 대한 권리를 代位取得하여 損害補償請求權을 행사하고 있다.

그리고 Hague/Visby Rules에 의하면 運送人의 免責事由는 ① 航海 또는 船舶의 管理에 있어서 船長이나 船員 등의 行爲(act), 不注意(neglect), 過失(default)에 의한 貨物의 損害,⁶¹⁾ 즉 航海過失로 인한 貨物의 손해와 ② 火災 ③ 바다나 기타 可港水路의 危險과 事故 ④ 不可抗力(act of God) ⑤ 戰爭行爲 등 17가지의 종류가 열거되고 있다.⁶²⁾

이러한 運送人의 免責事由는 航海過失, 檢疫制限(quarantine restrictions), 容量이나 重量의 消耗(wastage in bulk or weight) 또는 貨物의 高유의 결함이나 성질 또는 瑕疵로 인한 一切의 滅失이나 損傷, 包裝의 不充分 등을 제외하고 ICC의 危險條項이나 特約에 의해 負擔되고 있다.

60) 運送人은 航海開始時 ① 船舶의 堪航性 確保 ② 적절한 人員과 船舶의 儀裝 및 必要物品의 普及 ③ 船舶의 船倉, 冷凍室과 冷藏室 및 기타 모든 部分을 貨物의 受取와 運送 및 保存을 위해 적합하고 안전하게 하는데 注意義務를 이행하여야 한다(1924년 Hague Rules 제3조 1항 및 Hague/Visby Rules 제3조 1항). 그리고 運送契約의 免責條項의 規定을 제외하고 運送人은 運送貨物을 正當하고 주의깊게(properly and carefully) 積載(load), 取扱(handle), 積付(stow), 運送(carry), 保管(keep), 管理(care for)하여야 한다(上記 Rules 第3條 2項).

61) Hague/Visby Rules 제4조 2항 a호.

62) Hague/Visby Rules 제4조 2항 a호 - g호 參照.

(2) 商業過失과 航海過失의 被保險危險의 導入

被保險者인 貨主로부터 危險을 轉嫁받은 積荷保險者는 被保險者에게 신속하고 포괄적인 危險管理서비스를 제공할 책임이 있으므로, 被保險者가 좌우할 수 없는 運送契約上的 면책위험은 그것이 risk의 성질을 갖추고 있는 한 積荷保險契約上的 被保險危險으로 열거되어야 할 것이다. 특히 상업과실과 航海過失에 대하여는 그 자체를 被保險危險으로 열거함으로써⁶³⁾ 被保險者의 보호는 물론 海上保險事業의 領域을 擴張할 수 있을 것이다. 이러한 商業過失과 航海過失이 非列舉危險이므로 이들 위험의 결과로 발생한 被保險危險에 기인한 손해는 現行約款이나 特約에 의해 보상되지만, 부적당한 적부 등 상업과실에 직접 기인한 損害나 航海過失의 결과 발생한 피보험위험 이외의 위험에 近因한 손해에 대하여는 보상하지 않는다. 따라서 商業過失과 航海過失 자체를 피보험위험으로 흡수하여 화물의 통상적 운송과정에서 우발적으로 흔히 발생하는 그러한 偶然한 事故로부터 피보험항해의 안전을 부담하여야 할 것이다.

船長이나 船員의 惡行이 S.G.保險證券上的 列舉危險인데 비하여 선장이나 선원의 과실이 積荷保險의 負擔危險이 될 수 없다는 이론적 근거도 없을뿐 아니라 선원의 과실에 대한 화주의 부보필요성은 더욱 높다고 할 수 있다. 또한 선장이나 선원의 채용 및 관리에 직접 책임이 있는 船主를 위한 船舶保險約款인 協會期間約款(ITC)의 제6조 危險條項에서는 선장이나 선원 등의 과실이 피보험위험으로 명시되고 있다.

63) 이에 관한 보다 자세한 論據에 관하여는 姉崎義史, イチリス積荷保險の展開, 神戸商科大学學術研究會, 1983, pp. 35-86 參照.

4. 運送貨物에 대한 其他 危險管理서비스의 提高方向

危險의 變動과 擔保, 특히 不勘港默示擔保의 경우 貨物の 積재선박에 책임이 있는 선주의 선박보험과는 달리 被保險者인 貨主의 입장이 충분히 고려되어야 한다. 또한 貨物 自體의 安全뿐 아니라 貨物의 안전한 도착, 즉 被保險事業(運送)의 安全을 부담하는 방향으로 保險者는 被保險者에게 적극적인 서비스를 제공하여야 한다. 이를 위해서는 被保險者에게 책임이 있는 경우와 책임없는 경우를 구별하여 英法에서 인정하는 예외규정에 따라 被保險者에게 책임없는 경우, 즉 被保險者가 좌우할수 없는 경우의 擔保의 위반이나 위험의 변동은 가능한 한 허용하여야 할 것이며, 위험의 변혁과 같이 부득이한 경우에는 繼續負擔(held covered) 條項을 확대적용하여야 할 것이다.

또한 被保險者의 필요에 의해 中間倉庫에서의 감시보관 중의 위험도 積荷保險에서 계속부담하는 방안이 강구되어야 할 것이며, 그것이 海上事業에 수반되는 한 保險期間은 확장되어야 할 것이다. 그리고 無保險狀態를 예방하고 被保險者의 편의를 제공하기 위해서는 件別 任意保險(facultative insurance)보다는 先進保險國에서와 같이 open policy나 open cover 등 open contract가 보다 활발하게 이용되어야 할 것이다.

V. 結 論

이상에서의 積荷保險의 損害補償範圍의 擴張을 위한 問題의 提起 水準에서 現行 協會積荷約款을 기초로 한 補償範圍를 概觀적으로 살펴보고 그 擴張方向을 簡略하게 제시하였다. 이의 실현을 위해서는 보다 구체적이고 과학적인 分析과 檢査가 先行되어야 할 것이며, 保險營業에 있어서의 컴퓨터의 일반화된 이용으로 충분히 가능할 것으로 생각한다.

火災保險과 關連한 各種 特種保險이나 賠償責任保險등 一般損害保險分野에 있어서의 積極적인 保險商品의 開發과 경쟁적인 危險管理서비스의 강화 움직임은 보수적 성향이 강한 海上保險分野에 시사하는 바가 크다고 할 수 있다.

특히 1978년 Hamburg Rules와 1980년 유엔國際物品複合運送條約의 발효에 대비하여 積荷保險者의 自救策을 강구하는데 노력을 아끼지 않아야 할 것이다.

參考文獻

- 具河書，保險學要論，法文社，1981.
- 韓東湖，海上保險要論，博英社，1984.
- 加藤由作，海上危險新論，春秋社，1961.
- 加藤由作，ロイス保險證券の生成，春秋社，1953.
- 葛城照三，海上保險講義要綱，早稻田大學出版部，1978.
- 龜井利明，海上保險證券免責條項論，保險研究所，1961.
- ロントン保險協會編，英國海上保險約款變遷，損害保險事業研究所，1964.
- 木村榮一，ロイス保險證券生成史，海文堂，1979.
- 松島惠・大谷孝一，海上保險論，損害保險事業研究所，1987.
- 勝呂 弘，海上保險，春秋社，1954.
- Harold E. Raynes, *A History of British Insurance*, 2nd ed., Sir
Issac, Pitman & Sons Ltd., 1964.
- Sir Joseph Arnould, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*,
Vol. 1., 16th ed., (by M.J. Mustill and J.C.B. Gilman),
Stevens & Sons, 1981.
- Sir M.D. Chalmers, *Marine Insurance Act 1906*, 9th ed., (by E.R.
Hardy Ivamy), Butterworths, 1983.
- Wilhelm Kisch, *Handbuch des Privaversicherungsrecht*, 2 Band, J.
Schweitzer Verlag, 1920.